Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

188

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het verdwijnen van ligplaatsen in de eerste Rijksbinnenhaven in IJmuiden en het ligplaatsenbeleid voor de binnenvaart* (ingezonden 24 augustus 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 2 oktober 2015).

Vraag 1
Bent u op de hoogte van de klacht van de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) inzake het ligplaatsbeleid in de eerste Rijksbinnenhaven in IJmuiden?[1]

Antwoord 1
Ja. Hierbij wil ik graag onderscheid maken tussen de lig/overnachtingsplaatsen voor de binnenvaart in het voorste deel van de 1e Rijksbinnenhaven en een aantal schepen die al gedurende langere periode in strijd met de regelgeving van de Scheepvaartverkeerswet in het achterste deel van de haven ligt en waarmee geen activiteiten worden uitgeoefend als binnenvaartschip.
Rijkswaterstaat heeft tot voor kort weinig klachten gehad over de ligplaatsvoorzieningen in IJmuiden. Recent veranderde dat, nadat een ontruimingsprocedure was gestart tegen de schepen in het achterste deel van de haven. Doordat ook een invaartverbod voor dit deel is ingesteld, is ten onrechte het beeld bij binnenvaartschippers ontstaan dat hierdoor ligplaatsen verdwijnen. Dat is niet het geval. Het aantal officiële lig- en overnachtingsvoorzieningen in het eerste en middelste deel van de Rijksbinnenhaven, blijft hetzelfde. De ingezette ontruimingsprocedure past in de aanpak van Rijkswaterstaat om terreinen, zoals havens, efficiënter te benutten en waar mogelijk te exploiteren. De schepen in het achterste deel van de haven staan een verdere uitvoering van dit beleid in de weg. De bedoeling is de haven weer geschikt te maken voor overslagactiviteiten (b.v. wanneer de aannemer tijdens de aanleg van de nieuwe zeesluis gebruik wil maken van de haven). De eigenaren van de schepen zijn hierover in 2014 geïnformeerd. De meeste schepen zijn reeds vertrokken, maar 2 eigenaren (met meerdere schepen) verzetten zich tegen ontruiming.

---

[1] http://www.algemeeneschippersvereeniging.nl/dossier-ligplaatsbeleid/ijmuiden.html

ah-tk-20152016-188
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Vraag 2
Wat is de reden voor het verbieden van het gebruik van de eerste Rijksbinnenhaven voordat alternatieven voor de binnenvaart zijn gerealiseerd?

Antwoord 2
Er is geen reden om voor de eigenaren van de schepen in het achterste deel van de 1e Rijksbinnenhaven een alternatief te realiseren, omdat zij zonder toestemming, tegen de Scheepvaartwet in, gebruik maken van dit deel van de haven. RWS is, in lijn met het ligplaatsenbeleid, niet verantwoordelijk voor het creëren van ligplaatsen voor langdurig gebruik.

Vraag 3
Klopt het dat in het «Ligplaatsbeleid Noordzeekanaalgebied» in 2003 is aangegeven dat er vanaf 2010 een fors tekort zou zijn aan ligplaatsen maar dat desondanks het aantal ligplaatsen niet is uitgebreid?[2]

Antwoord 3
In het document «Ligplaatsbeleid Noordzeekanaalgebied» staat inderdaad een passage met bovenstaande strekking. Tussen 2003 en 2010 is in het kader van bovengenoemd ligplaatsenbeleid het aantal wacht- en overnachtingsplaatsen uitgebreid tot 78 afmeerpalen. In overleg met de belangenvereniging Schuttevaer zijn bovendien afloopvoorzieningen en een autoafzetsteiger gerealiseerd.

Vraag 4
Klopt het dat in een nabij gelegen Spuikanaal wel enige ligplaatsen zijn, maar dat hier maar maximaal drie keer 24 uur mag worden aangemeerd? Klopt het dat deze plaatsen niet geschikt zijn voor de kleinere binnenvaart omdat de aanmeerpalen te ver uit elkaar staan en hier bovendien in veel gevallen loopbruggen ontbreken om aan wal te komen?

Antwoord 4
In het nabij gelegen Spuikanaal zijn inderdaad ligplaatsen aanwezig, waarvan enkele ook een afloopvoorziening hebben en waar maximaal 3x 24 uur aangemeerd mag worden. Ook is hier een auto afzetsteiger aanwezig.
Het Noordzeekanaal en sluizencomplex IJmuiden zijn onderdeel van een hoofdtransportas. De afstand tussen de aanmeerpalen is gebaseerd op grote en middelgrote schepen. Kleinere schepen verplaatsen zich niet of zelden via de hoofdtransportas. Zij kunnen desgewenst uitwijken naar nabij gelegen havens van Beverwijk of Amsterdam.
Er zijn enkele afloopvoorzieningen gerealiseerd. Daar waar de afloopvoorzieningen ontbreken heeft dit te maken met het feit dat de aangrenzende oever geen openbaar terrein is.

Vraag 5
Deelt u de mening dat er voor de binnenvaart onvoldoende alternatieven zijn bij IJmuiden door het sluiten van de mogelijkheid bij de eerste Rijksbinnenhaven?

Antwoord 5
Deze mening deel ik niet. In de 1e Rijksbinnenhaven verandert er niets aan het aantal beschikbare ligplaatsen voor binnenvaartschepen (voor- en middengedeelte). Er zijn in dit gebied voldoende voorzieningen getroffen om schippers in staat te stellen te voldoen aan wet- en regelgeving en de beroepsvaart voort te zetten via de hoofdtransportas. Voor langer verblijf of permanent gebruik is de hoofdtransportas geen geschikte locatie, maar kan men uitwijken naar havens nabij het Noordzeekanaal.

Vraag 6
Welke structurele alternatieven zullen er worden gerealiseerd voor de binnenvaart in IJmuiden en voor de schepen in de eerste Rijksbinnenhaven en wanneer zijn deze beschikbaar en welke oplossingen zullen er komen voor de korte termijn?

---

[2] http://publicaties.minienm.nl/documenten/ligplaatsbeleid-noordzeekanaalgebied

Antwoord 6
Deze vraag is gebaseerd op de veronderstelling dat er ligplaatsen voor binnenvaartschepen verdwijnen uit de 1e Rijksbinnenhaven/IJmuiden. Dit bestrijd ik. Er is in mijn optiek dan ook geen reden om (vooralsnog) alternatieve ligplaatsen te realiseren voor de binnenvaart in IJmuiden. Met de twee eigenaren van de schepen uit het achterste deel van de 1e Rijksbinnenhaven vindt nog overleg plaats.

Vraag 7
Welke invloed verwacht u op het ligplaatsvolume door de bouw van een nieuwe zeesluis in IJmuiden?

Antwoord 7
De bouw van de nieuwe zeesluis IJmuiden heeft beperkte invloed op het aantal ligplaatsen. Ten gevolge van het verplaatsen van functies van af te graven delen van de sluiseilanden zijn er in 2015 tijdelijk enkele aanmeerpalen niet beschikbaar.
Ik ben bereid om dit nader te onderzoeken.

Vraag 8
Kunt u aangeven waarom op steeds meer ligplaatsen van Rijkswaterstaat een verbod geldt om langer dan drie keer 24 uur of zeven keer 24 uur te liggen?

Antwoord 8
De ligplaatsen zijn wacht- en overnachtingsplaatsen om de schippers in staat te stellen om te voldoen aan wet- en regelgeving zoals gesteld in o.a. de Wet vaartijden. De ligplaatsen hebben veelal een maximale ligtijd van 3x 24 uur en zijn bedoeld voor schepen in de actieve vaart. De ligplaatsen dragen bij aan een veilig gebruik van de vaarweg. Door de beperkte tijdsduur kunnen meerdere schepen gebruik maken van de ligplaatsen. In gevallen van calamiteiten (denk bv aan ziekenhuisopname van degene die het schip bestuurt) kan een uitzondering worden toegestaan en een langer lopende ontheffing verleend worden. In de praktijk gelden deze meestal voor maximaal 14 dagen.

Vraag 9
Deelt u de mening dat deze verboden leiden tot onnodige vaarbewegingen en navenante milieudruk en dat dit de binnenvaartsector ook onevenredig hindert in de bedrijfsvoering en het huishouden van de gezinnen op deze schepen?

Antwoord 9
Ik kan me voorstellen dat het lastig is om te moeten verplaatsen in afwachting van een nieuwe lading, maar er zijn voldoende alternatieven beschikbaar. Anderzijds geldt dat als deze plekken als ligplaats voor langere tijd worden gebruikt er geen plekken genoeg zijn voor de actieve vaart, die moet laden en lossen.

Vraag 10
Wat is uw reactie op het pleidooi van de ASV deze verboden te vervangen door een minder vergaande maatregel, zoals bijvoorbeeld de invoering van een onbepaalde ligplaatstijd mits de schipper kan aantonen dat het vaartuig beroepsmatig wordt gebruikt (bijvoorbeeld als er sprake is van een (communautair) binnenvaartcertificaat)? Deelt u de mening dat zo ook voldoende kan worden verzekerd dat ligplaatsen niet door andere schepen worden ingenomen?

Antwoord 10
Om optimaal gebruik van de ligplaatsen mogelijk te maken zijn de Rijksligplaatsen alleen bedoeld voor kortdurend verblijf. Het voorstel van de ASV om schepen die wel een vergunning (communautair certificaat) hebben om als binnenvaartschip te varen maar dat niet in de reguliere vaart doen langer te laten liggen aan Rijksligplaatsen past niet in dat gebruik. Voor langer verblijf moet men uitwijken naar andere, vaak gemeentelijke, ligplaatsen.